Těžká vozidla a autobusy

Publikováno: 7. 3. 2007

Zdroj: www.swov.nl

Šest procent všech najetých kilometrů v Holandsku ujedou nákladní automobily těžší než 3,500 kg a autobusy. Dopravní nehody s účastí těžkých vozidel však mají na svědomí 15 % všech mrtvých; ti jsou převážně mezi ostatními účastníky nehody. Toto nerovné rozložení je výsledkem velkého objemu a velkých rozměrů těchto vozidel a jejich nízké brzdící schopnosti.

Opatření k řešení tohoto problému se liší: od „odvádění“ nákladní dopravy (její přesouvání do nočních hodin, oddělené pruhy pro nákladní dopravu) k zavádění hůře falšovatelných registračních tachometrů. V zajišťování vyšší bezpečnosti lidí a zboží hrají důležitou roli komerční společnosti.

Těžká vozidla, vážné nehody

Těžká vozidla jsou definována jako vozidla s celkovou váhou vyšší než 3.500 kg (vozidlo + náklad) a autobusy jako vozidla převážející více než osm pasažérů. K řízení nákladních vozidel a autobusů je nutný zvláštní řidičský průkaz. Na silnicích mimo město je maximální povolená rychlost nákladních vozidel a autobusů 80 km/h.

Těžká vozidla se od ostatních vozidel kromě jiného liší větším objemem a rozměry a nižší brzdící schopností. To je důvodem toho, proč při srážkách s nákladními vozidly dochází k obětem především mezi ostatními účastníky nehody a ne mezi pasažéry nákladního vozidla.

(Příliš) těžká vozidla

Nákladní vozidla jsou méně ovladatelná a oproti jiným vozidlům mají delší rozjezdovou a brzdnou dráhu. Nerovnoměrné rozložení jejich hmoty vede k nižší stabilitě během řízení a brždění, především u nákladních souprav s návěsem.

Náklad vozidla má také velký vliv na stabilitu. Správné rozložení nákladu zabraňuje přetížení náprav. Přetížení náprav nebo celého vozidla vede k poškozování (vyježděné koje, narušení povrchu) vozovky. Průběh testování přetížení vozidel bylo dříve velice náročné, avšak od roku 1998 může být prováděno za pomocí vážících smyček– mostních vah – které jsou zapuštěny pod povrch vozovky.Tím může být významně zvýšeno riziko přistižení.

Nákladní vozidla jsou díky svému vyššímu objemu a konstrukci (vysoký a takřka nezničitelný podvozek, otevřená boční část) pro ostatní účastníky silničního provozu větším nebezpečím než autobusy.

Řízení a intervaly odpočinku

Na práci řidičů nákladních vozidel a autobusů mají negativní vliv nejrůznější faktory:

- nutnost řídit za všech podmínek a ve všech denních i ročních dobách,
- časový tlak,
- různé přidružené úkoly jako např. nakládání a vykládání.

Maximální a minimální pracovní doba je právně stanovena s ohledem na bezpečnost dopravy a zdraví řidičů. Nový Zákon o počtu pracovních hodin v dopravě (The Transport Working Hours Law;1998) nahradil původní, komplikovaný Zákon o době řízení (Driving Time Law). Jeho dodržování je kontrolováno policií, inspekcí ministerstva dopravy a inspekcí práce. Porušování má za následek vysoké pokuty.

Doby za volantem je zaznamenávaná na registračním tachometru, který je povinným vybavením nákladních vozidel váhou nad 3.500 kg. Mechanický registrační tachometr je zfalšovatelný. Proto má být zaváděn evropský, digitální tachometr. jeho zavedení bylo původně plánováno na rok 2001; nyní se zdá, že k němu dojde později.

Indikátory

Podíl v počtu kilometrů a mrtvých v důsledku silničních nehod.

Podíl v ...	činí (%)
počtu kilometrů	6
mrtvých v důsledku nehody	15

Nákladní automobily nejsou častějšími účastníky nehod než jiné typy vozidel; díky konstrukci vozidla jsou však častěji zodpovědné za zranění, především ostatních účastníků nehody. Nákladní vozidla mohou být až 50x těžší než osobní automobily, což má pro pasažéry auta v případě srážky zjevné důsledky.

Procentuální rozložení zaregistrovaných obětí mezi účastníky nehody s nákladním automobilem (Accidents and Network, 1999).

Typ ostatních účastníků nehody s nákl. automobilem	Vážnost zranění ostatních účastníků nehody		
	smrt (%)	hospitalizace (%)	jiné (%)
osobní aut. /dodávka	51	65	68
jízdní kolo	25	15	10
(lehký) motocykl	10	8	8
chodec	9	3	2
jiné	5	9	12
celkem	100% (N=158)	100% (N=635)	100% (N=1332)

Ve všech kategoriích je nejvíce obětí mezi pasažéry osobních automobilů, po nich následují cyklisté. Téměř 45 % mrtvých a 25 % zraněných se nachází mezi jezdci na (lehkém) motocyklu, cyklisty a chodci. Pro ně má srážka s nákladním vozidlem vážnější následky než pro pasažéry osobního automobilu. Na hlavních silnicích dojde k převrácení nákladního vozidla průměrně jednou za čtrnáct dní, na vedlejších silnicích dvakrát týdně.

Srážky se stojícími nákladními vozidly

Přibližně před deseti lety docházelo k velkému množství nehod se stojícími nákladními vozidly (Tromp & Noordzij). Toto číslo významně pokleslo v důsledku snížení parkovacích zón podél ulic a navýšení počtu parkovacích míst vyhrazených pro nákladní automobily. Povinné reflexní značení na zadní části nákladních vozidel mělo nižší účinky, než se původně předpokládalo. To je pravděpodobně dáno také jejich příliš malou velikostí, nevhodným umístěním a špatným stavem. Je proto žádoucí vhodnější značení, umístěné též na otevřené zadní sklopné desce, která je obzvlášť nebezpečná, protože se nezdá být ohrožující.

Autobusy: především mezinárodní

Autobusy mají částečně díky těžkému, vzadu umístěnému motoru z hlediska bezpečnosti nevhodné rozložení hmoty a tedy také špatnou stabilitu. Dopravním nehodám autobusů je věnována velká pozornost, neboť je při nich často velké množství obětí. Navíc, v důsledku zvyšujícího se volného času, bude narůstat počet autobusové přepravy (v období dovolených); spolu s tím roste také pravděpodobnost vážných dopravních nehod s velkým počtem obětí. V důsledku méně pevné konstrukce vrchní části vozidla lze čekat velké množství obětí v případě nehody, kdy se autobus obrátí na střechu. Pevnější konstrukci vozidla a střešní výztuže se dostává mezinárodní pozornosti. Pro ostatní účastníky nehod jsou následky srážky s autobusem méně vážné než v případě nákladních

automobilů. To jen dáno tím, že v případě autobusu je tělo vozidla umístěno nízko, takže zranitelní účastníci silniční dopravy se nemohou dostat pod něj.